

Schiennetz-Benutzungsbedingungen

der

**Braaker Mühle Handel- und
Dienstleistungsgesellschaft mbH**

- Besonderer Teil (SNB-BT) -

gültig ab 08. Dezember 2010

1.	Allgemeine Informationen	
1.1	Einleitung	4
1.2	Zugang zur Nutzung des Schienennetzes	4
1.3	Veröffentlichung und Impressum	5
1.4	Ansprechpartner	5
2.	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT	
2.1	Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT (Vermittlung Orts- und Streckenkenntnis)	5
2.2	Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT (Form der Anmeldung von Zugtrassen)	5
2.3	Zu Punkte 3.4.2 b), 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT (Definition Arbeitstage)	6
2.4	Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT (Besonders aufwendige Bearbeitung von Anträgen für Zugtrassen)	6
2.5	Zu Punkt 3.6 SNB-AT (Rahmenverträge)	6
3.	Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	
3.1	Definition des Netzes	6
3.2	Betrieblich-technische Bedingungen für den Schienennetzzugang	6
3.3	Verkehrliche Einschränkungen	7
3.3.1	Gefahrgut	7
3.3.2	Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven	8
3.4	Notfallmanagement	8
4.	Entgeltgrundsätze	
4.1	Umfang der Pflichtleistung	8
4.2	Berechnung der Entgelthöhen	8
4.3	Trassenstornierung	9
4.4	Fahrplananpassungen bei Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs während einer Fahrplanperiode	9
4.5	Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten	9

	Seite
5. Kapazitätszuweisung	
5.1 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten	9
5.1.1 Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges	10
5.1.2 Trassenstudie	10
5.2 Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr	11
6. Anlage	
Formular für Trassenanmeldungen	

1. Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte gemäß Anlage 1 EIBV.

Die Liste für leistungsbezogene Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB.

Die SNB der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH sind unterteilt in einen - Allgemeinen Teil (SNB-AT) - und in einen - Besonderen Teil (SNB-BT) -.

Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) mit Stand 22.09.2009 und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH und Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

Die SNB-AT und SNB-BT stellen somit die vertragliche Grundlage für eine Geschäftsverbindung zwischen der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH und Zugangsberechtigten dar.

1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrags, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH abschließt.

Daneben besteht die Möglichkeit zum Abschluss von Infrastrukturanschlussverträgen.

Die AKN Eisenbahn AG ist Betriebsführer für das Schienennetz der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH. Daher ist die AKN Eisenbahn AG der Ansprechpartner für den Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH.

1.3 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichung der SNB erfolgt im Internet (Internetauftritt der AKN Eisenbahn AG, www.akn.de).

Herausgeber der SNB: Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH
Braaker Mühle 1
22145 Braak

1.4 Ansprechpartner

AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen
E-Mail: betrieb@akn.de
Fax: 04191/933-309

Leitung:

Andreas Kuczat
Tel.: 04191/933-300

Trassenmanagement:

Jan Löffler
Tel.: 04191/933-301
Jan Vollack
Tel.: 04191/933-308

2. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

2.1 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis erfolgt durch die AKN Eisenbahn AG. Hierfür wird ein von der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH festgelegtes Entgelt erhoben.

2.2 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Form der Anmeldung von Zugtrassen

Die Konstruktion von Zugtrassen erfolgt auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es detaillierter Angaben, wie zum Beispiel dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden.

Für die Anmeldung von Zugtrassen ist der Vordruck "Trassenanmeldung" zu verwenden.

Der Vordruck ist in der Anlage dargestellt.

2.3 Zu Punkte 3.4.2 b), 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT

Arbeitstage umfassen den Zeitraum montags - freitags.

2.4 Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT

Bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen für Dampflokomotiven liegt ein Fall für eine besonders aufwendige Bearbeitung vor.

2.5 Zu Punkt 3.6 SNB-AT

Es werden keine Rahmenverträge abgeschlossen.

3. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

3.1 Definition des Netzes

- Streckenabschnitt Hmb-Billstedt - Glinde der Strecke Tiefstack - Glinde, ab Signal Ne 1 in km 4,798 bis Gleisabschluss Bahnhof Glinde in km 12,370
(Infrastrukturlänge = 7,572 km)
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber
 - 1) In Hmb-Billstedt besteht Übergang zum Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt der AKN Eisenbahn AG.
In Tiefstack/Hmb-Rothenburgsort ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich.
 - 2) Im Bahnhof Glinde besteht der Übergang zur PAB Koops (Kieswerk Glinde Schweder GmbH & Co. KG)

3.2 Betrieblich-technische Bedingungen für den Schienennetzzugang

- Nicht elektrifizierte, eingleisige Nebenbahn mit einer Spurweite von 1435 mm
- kleinster Bogenmesser: Radius 250 m
- Streckenklasse CE (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Maximal zulässige Geschwindigkeit 40 km/h
- Stärkste Streckenneigung: 13,4 ‰
- Kommunikationssystem: Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Bremsweg: 400 m
- Maximal zulässige Zuglänge: 340 m
- Bremsstellung der Züge: G bzw. P
- Mindestbremsleistung: 49 G bzw. 34 P

- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb (Richtlinie 436)
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 436
 - Richtlinie 301
 - Örtliche Richtlinien AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Zugsicherungseinrichtung:

Die Triebfahrzeuge müssen mit einem geeigneten Zugsicherungssystem (PZB, Aufzeichnung Weg-Geschwindigkeit) oder einem zugelassenen Weg-Geschwindigkeitsdatenschreiber ausgerüstet sein.
- Bahnübergangssicherung:

Einzelne Bahnübergänge müssen durch das Zugpersonal gesichert werden (Postensicherung).
- Streckenkenntnis:

Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.
- Die Eisenbahninfrastruktur verfügt über keine Einrichtungen für einen Personenverkehr

3.3 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u. a. in folgenden Fällen vorliegen:

- Gefahrgut
- Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

3.3.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSEB) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen. Diese können u. a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen
- Ausschluss der Beförderung

3.3.2 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt.

3.4 Notfallmanagement

Das Notfallmanagement wird gemäß den Bestimmungen der Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) durchgeführt.

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte dem Betriebsführer AKN Eisenbahn AG Daten aus dem Zugsicherungssystem bzw. des Weg-Geschwindigkeitsschreibers zur Verfügung, damit die AKN Eisenbahn AG die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

4. Entgeltgrundsätze

4.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 1 Nr. 1 EIBV ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller im Pdf-Format
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken- und Bahnhofsgleise
- 4) Die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der AKN Eisenbahn AG
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind

4.2 Berechnung der Entgelthöhen

Die Berechnung der Infrastrukturkosten erfolgt zu Vollkosten mit einem Zuschlag für Wagnis.

Diese Kosten enthalten:

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleis- und Signalanlagen
- Kosten der Betriebsführung
- Abschreibungen und Zinsen auf Anlagevermögen

- Verwaltungskosten lt. Kosten- und Leistungsrechnung
von diesen Kosten werden abgezogen:
- Zuschüsse für den Erhalt und Betrieb von Bahnübergängen (§ 16 AEG)

Entstehende Kosten für Infrastruktur
geplante Zugkilometer

⇒ Trassenpreis / Zugkilometer

4.3 Trassenstornierung

Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte erhoben.

4.4 Fahrplananpassungen bei Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs während einer Fahrplanperiode

Für vom Kunden nach Abgabe der Trassenanmeldung veranlasste Änderungen der Trassengrunddaten, die zur Neu- bzw. Umkonstruktion der angemeldeten Trassen führen, werden Änderungsentgelte erhoben.

4.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als technisch außergewöhnliche Transporte (TaT). Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein Entgelt erhoben.

Müssen zur Durchführung von TaT Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z.B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

5. Kapazitätszuweisung

5.1 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten können beinhalten:

- Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges
- Trassenstudien

5.1.1 Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges beinhalten Aussagen über den Auslastungscharakter einer Strecke und eine Beratung über die zur Verfügung stehenden (groben) Fahrplanfenster für die Fahrlagenplanung des Zugangsberechtigten.

Diese Informationen sind für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

5.1.2 Trassenstudie

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Für die Erstellung einer Trassenstudie wird ein Entgelt erhoben. Wenn eine Trassenanmeldung auf der Basis einer Trassenstudie erfolgt, d.h. bei einer 1 : 1 - Realisierung, ist die Erstellung einer Trassenstudie für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

Die Anmeldefristen hierfür sind die gleichen wie bei Trassenanmeldungen, müssen aber bei Trassenstudien mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag betragen. Die Bearbeitung erfolgt mit Trassenreservierung; diese Reservierung bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Zugangsberechtigten für maximal vier Wochen bestehen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird. Trassenstudien für Züge des Gelegenheitsverkehrs werden frühestens 2 Monate vor dem geplanten Verkehrstag als Trassenangebot abgegeben.

Erfolgt während der Angebotsdauer eine verbindliche, die Studie ausschließende Trassenanmeldung eines anderen Zugangsberechtigten, hat der Veranlasser der Studie die Möglichkeit, diese innerhalb von drei Werktagen nach Verständigung durch die AKN Eisenbahn AG, selbst in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln.

Diese hat dann Vorrang vor der Trassenanmeldung des Dritten. Anderenfalls verliert die Studie danach ihre Verbindlichkeit.

5.2 Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr werden in der Zeit von montags - freitags, jeweils von 7.30 Uhr bis 15.00 Uhr bearbeitet.

Anlage

Formular für Trassenanmeldungen

Trassenanmeldung für

- Regelverkehr
 Gelegenheitsverkehr

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-301 oder -308
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

zusätzliche Bestellerangaben
z. B. (Kostenstellen):

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 Trassenstudie

A. Angaben über den Zuglauf					<input type="checkbox"/> Reisezug <input type="checkbox"/> Güterzug
a) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung		
Angaben zum Zug:	Bremsstellung	vorhandene Brems Hundertstel			
Wagenzuggewicht	t Anzahl der Wagen	Achsen			
Wagenzuglänge	m Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h	
b) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung		
Angaben zum Zug:	Bremsstellung	vorhandene Brems Hundertstel			
Wagenzuggewicht	t Anzahl der Wagen	Achsen			
Wagenzuglänge	m Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h	
c) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung		
Angaben zum Zug:	Bremsstellung	vorhandene Brems Hundertstel			
Wagenzuggewicht	t Anzahl der Wagen	Achsen			
Wagenzuglänge	m Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h	
d) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung		
Angaben zum Zug:	Bremsstellung	vorhandene Brems Hundertstel			
Wagenzuggewicht	t Anzahl der Wagen	Achsen			
Wagenzuglänge	m Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h	
Unterwegshalte (Haltedauer/-art)					
a)					
b)					
c)					
d)					
Besonderheiten:					
B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen					
Betriebsstelle	Gleislänge	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen	
	m	,	,		
	m	,	,		
	m	,	,		
	m	,	,		

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)			
Triebfahrzeug (Baureihe): vglb. DB-Baureihe:		<input type="checkbox"/> Diesel	<input type="checkbox"/> Dampflok (Kohle) <input type="checkbox"/> Dampflok (Öl)
Höchstgeschwindigkeit: km/h		bei Dampflok: vorwärts	km/h rückwärts km/h
Fahrzeugausrüstung:			
Führendes Fahrzeug besitzt ein geeignetes Zugsicherungssystem (PZB, Aufzeichnung Weg-Geschwindigkeit) oder einen zugelassenen Weg-Geschwindigkeitsdatenschreiber			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Mobilfunktelefon Rufnummer:			
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
falls nein	<input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs 1 EBO liegt vor, bzw. <input type="checkbox"/> bei Dampfloks: zweimännige Besetzung ist sichergestellt		
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte:			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Doppelstockwagen DA, DB, DAB <input type="checkbox"/> LNT-Fahrzeug <input type="checkbox"/> KV <input type="checkbox"/> Sonstige Transporte Lü; Schwerwagen			
Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.			
Bei Reisezügen		Bei Güterzügen	
NBÜ vorhanden : <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Ladegut:	
		Klasse:	Stoff-Nr.: Gefahrgutklasse:
		Verpackungsgruppe:	Streckenklasse:
		KV-Profil-Nr.: P C / P C	
bei Wendezug: Tfz schiebt		von	bis
Schiebelok (Baureihe)		von	bis <input type="checkbox"/> gekuppelt
Versicherung:			
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der bahnhofsinfrastruktur (Anschlussbahnen, andere EIU u.s.w.).			

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers